Deutscher Bundestag **Drucksache 19/14436**

19. Wahlperiode 23.10.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Daniela Wagner, Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Cem Özdemir, Lisa Badum, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 19/12915, 19/14419 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung ist noch weit von Vision Zero, dem Ziel, keine weiteren Verkehrstoten im Straßenverkehr zu haben, entfernt. Und das, obwohl sie es im Koalitionsvertrag festhielten. Es scheint fast eher so, als würde die Bundesregierung in ihren Verordnungen eher noch weiter davon Abstand nehmen wollen.

So sind die Modellversuche in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen für Zulassung zu dem Führerschein Klasse AM bereits mit 15 statt mit 16 Jahren anders als von der Bundesregierung dargestellt nicht positiv ausgefallen (kurz: AM 15) (Quelle: Evaluation des Modellversuchs AM 15 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 286[1]). In den Modellversuchen kam es zu einer deutlichen Erhöhung der Unfallzahlen. Insgesamt hat sich die Anzahl der verunglückten 15- bis 17-Jährigen mehr als verdoppelt. In den Vergleichsländern blieb es dagegen gleichzeitig unauffällig. Außerdem muss man von einer größeren Dunkelziffer ausgehen, da nicht bei jedem Unfall die Polizei hinzugezogen wird. Bei lediglich Sachschaden hielten sich viele Verunfallte eher zurück die Polizei zu rufen. Darüber hinaus haben die Jugendlichen aus den Modellversuchsländern weniger an der Möglichkeit zum Begleiteten Fahren mit 17 Jahren (kurz: BF 17) als in den Vergleichsländern teilgenommen. BF17 hatte sehr positive Ergeb-

[1] https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2135/file/M286_barrierefreies+Internet+PDF.pdf

nisse für die Verkehrssicherheit erzielt. Eine Maßnahme, welche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat auf Kosten einer anderen Maßnahme, welche die Sicherheit steigert einzuführen, ist fahrlässig. Und schlussendlich konnte mit dem Modellversuch nicht erreicht werden, dass Jugendliche, insbesondere in ländlichen Räumen mobiler wurden. Viel mehr zeigte sich, dass Strecken, die sonst mit Fahrrad oder ÖPNV bewältigt wurden nun mit dem Moped bestritten wurden. Auch kommt dieses Ergebnis keineswegs dem Klimaschutz entgegen.[2]

Weiterhin müssen auch weitere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit in Betracht gezogen werden. Eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf allen deutschen Autobahnen würde zu einer deutlichen Verringerung der Unfälle mit Schwerverletzten, Getöteten und auch schwerem Sachschaden führen. Die Unfallursache der nicht angepassten Geschwindigkeit führt bislang zu den schlimmsten Unfallfolgen. Es gibt derzeit jährlich über 400 Verkehrstote und knapp 33.000 Verletzte auf Autobahnen (Quelle: Statistisches Bundesamt, Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017[3]). Das kann so nicht bleiben. In Brandenburg und Nordrhein-Westfalen konnte mit streckenbezogenen Tempolimits deutliche Erfolge erzielt werden. So halbierte sich in Brandenburg die Zahl der Getöteten auf diesen Strecken und auch die Zahl der Verletzten ging um mehr als die Hälfte zurück (Studie Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg[4]). In Nordrhein-Westfalen führte die Einführung eines Tempolimits auf der A4 dazu, dass es keinen einzigen Todesfall und keine schweren Unfälle danach dort gab[5][6].

Auch die Einführung von Tempo 30 innerorts sollte den Kommunen erleichtert werden. Bislang müssen Städte, die Tempo 30 einrichten wollen nachweisen, dass an diesen Stellen eine besondere Gefährdung vorliegt. Das gestaltet sich aber nach wie vor noch schwierig. Niedrigere Geschwindigkeiten innerhalb von Ortschaften sind besonders wichtig für die Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern und Fahrradfahrern, zum Schutz von Kindern, älteren und behinderten Menschen. Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern mit dem motorisierten Verkehr enden bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h und höher häufig tödlich oder mit schweren Verletzungen. Die Einführung von Tempo 30 hingegen senkt dieses Risiko deutlich. So kam eine in London durchgeführte Langzeitstudie zu dem Ergebnis, dass über den Zeitraum von 1986 bis 2006 nach Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 32 km/h die geschwindigkeitsbedingten Unfälle um 42 Prozent zurückgingen. Am stärksten war der Rückgang bei den Kindern und den tödlich und schwer verletzten Personen.

Der dringende Bedarf umgehend die Verkehrssicherheit auf der Straße zu erhöhen ist unverkennbar. Bei der Umsetzung des StVG, insbesondere im Rahmen der StVO sollen mit dem Ziel der Verbesserung der Sicherheit folgende Maßnahmen durch die Bundesregierung ergriffen werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. das Ziel von Null Verkehrstoten „Vision Zero“ im Straßenverkehrsgesetz (StVG) zu verankern;
2. die Modellversuche zu AM 15 zu stoppen und in dem Gesetzentwurf 19/12915 den entsprechenden Absatz zu streichen;

---

2 https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2135/file/M286_barrierefreies+Internet+PDF.pdf

3 https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressekonferenzen/2018/Verkehrsunfaelle-2017/pressebroschuere-unfallentwicklung.pdf?__blob=publicationFile

4 https://mil.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2239.de/studie_tempolimit.pdf

5 https://www1.wdr.de/nachrichten/tempolimit-116.html

6 https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/2019_Tempolimit/2019-04-10_Hintergrundpapier_Tempolimit_final_01.pdf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3. sämtliche Einzelnormen des StVG sowie damit in Zusammenhang stehende Verordnungen – allen Voran die Straßenverkehrsordnung – dahingehend anzupassen, dass sie, basierend auf wissenschaftlichen Erkenntnissen, dem Ziel Vision Zero dienlich sind, darunter:
   a. eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h auf allen deutschen Autobahnen einzuführen;
   b. in die Straßenverkehrs-Ordnung den durch Rechtsprechung bereits manifestierten Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden von 1,5 Metern aufzunehmen (§ 5 Abs. 4 Satz 2 StVO) und eine Pflicht, beim Überholen von Radfahrenden, wenn möglich, die Fahrspur zu wechseln, in der StVO zu verankern;
   c. in der Straßenverkehrs-Ordnung klarzustellen, dass das Rechtsfahrgebot im Sinne des § 2 StVO für Radfahrende die Benutzung des rechten Fahrstreifens, nicht aber die Benutzung der rechten Seite des rechten Fahrstreifens gebietet;
   d. das Verbot des Parkens und Haltens an Kreuzungen auf mindestens 5 Meter vor und hinter Beginn der Gehwegrundung (anstelle der Schnittpunkte der Fahrspuren) zu erweitern, um bessere Sichtbeziehungen und damit eine erhöhte Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewähren;
   e. ein Verkehrszeichen einzuführen, das die Einrichtung von Ladezonen für Lieferfahrzeuge auf vorhandenen Verkehrsflächen, jedoch abseits des fließenden Verkehrs, ermöglicht und im Sinne eines absoluten Halteverbots mit Ausnahme von gewerblichen Be- und Entladevorgängen wirkt;
   f. die Gefahr von Lkw-Abbiegeunfällen zukünftig zu reduzieren, indem
      aa. in der Straßenverkehrs-Ordnung verankert wird, dass Lkw während des Abbiegevorgangs innerorts eine maximale Geschwindigkeit von 7 km/h fahren dürfen,
      bb. in der Straßenverkehrs-Ordnung ausdrücklich die Einführung von Verkehrssicherheitszonen zugelassen wird, in denen Zufahrtsbeschränkungen für Lkw und Fahrzeuge angeordnet werden, die bestimmte Sicherheitsstandards zum Schutz von Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht erfüllen und ggf. ein entsprechendes Verkehrszeichen eingeführt wird;
   g. Kommunen bei der Einführung von Tempo 30 auf allen Straßen innerorts deutlich mehr Entscheidungsfreiheit zu lassen.

Berlin, den 22. Oktober 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.